



**OPTIMALISASI PENERAPAN *ISPS CODE* DI MV.
ORIENTAL SILVER DALAM UPAYA PENCEGAHAN
PEMBAJAKAN DI PERAIRAN WANGI-WANGI**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

COSY ANGGORO MUKTI

NIT. 531611106026 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PENERAPAN *ISPS CODE* DI MV. ORIENTAL SILVER DALAM UPAYA PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI PERAIRAN WANGI-WANGI

Disusun Oleh:

COSY ANGGORO MUKTI
NIT. 531611106026N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang.. 03.08.2020

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing
Metode Penulisan

Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

VEGA F. A. S.ST, S.Pd, M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi” karya,

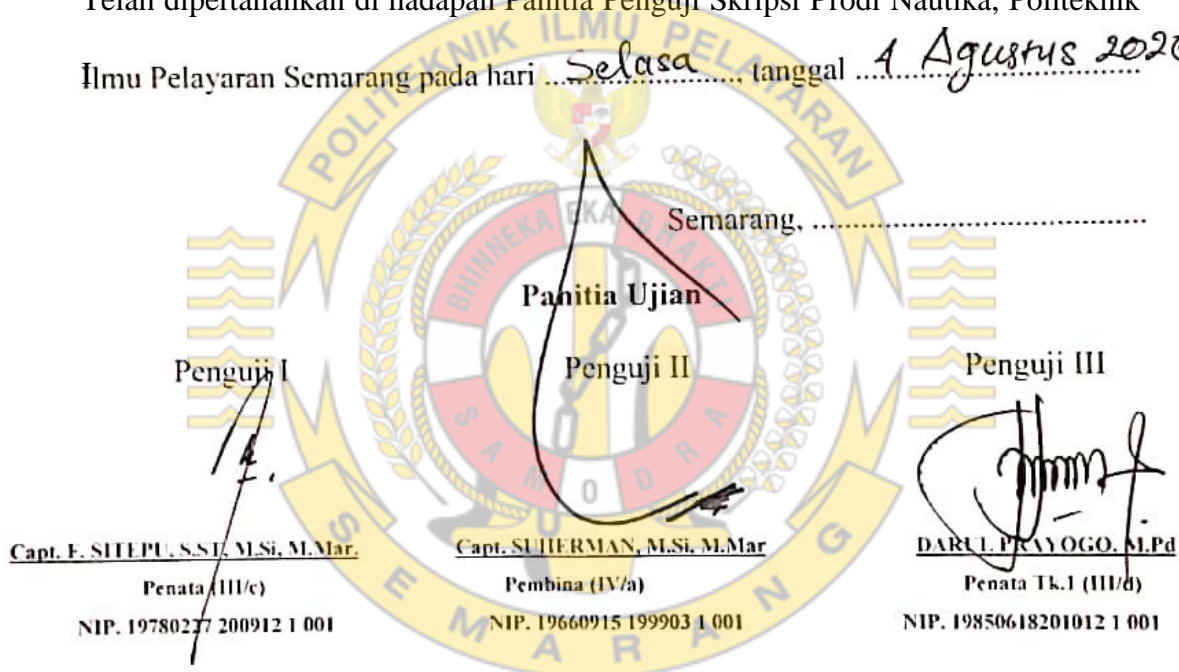
Nama : Cosy Anggoro Mukti

NIT : 531611106026 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa tanggal 4 Agustus 2020



DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Cosy Anggoro Mukti

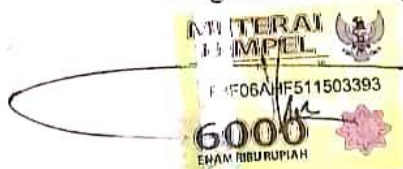
NIT : 531611106026 N

Jurusan : Nautika

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam Skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam Skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,
Yang membuat menyatakan,



COSY ANGGORO MUKTI
NIT. 531611106026 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Kesuksesan masa depan adalah tindakan yang dilakukan saat ini.
2. Kejahatan tidak pernah menang.
3. Setiap hari ada 24 jam yang sama untuk semua orang namun tidak dengan kualitasnya.

Persembahan:

1. Orang tua (Bambag Mulyono dan Waldiyem).
2. Capt. Suherman, M/Si, M.Mar. selaku Dosen pembimbing materi.
3. Vega F. Andromeda, S.ST, S. Pd, M.Hum. Selaku Dosen pembimbing metode penulisan.
4. Kekasih (Yella Hasrah Cahya Oktiviasti).
5. Teman-teman taruna dan taruni angkatan LIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh pihak bersangkutan yang telah membantu dan memberikan dukungannya kepada penulis dalam menyelesaikan Skripsi yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
7. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah, mari kita panjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkah rahmat dan hidayah-Nya kita dapat merasakan setiap Nikmat Tuhan yang diberikan kepada kita setiap saat. Serta salam yang hendak senantiasa kita curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan panutan serta mengantar umat menuju jalan yang lurus. Berkat Rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan karya tulis/skripsi ini walaupun masih jauh dari kata sempurna.

Penulisan Skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Suherman, M.Si, M.Mar. selaku Dosen pembimbing materi yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya Skripsi ini.
3. Bapak Vega F. A. S.ST, S.Pd, M.Hum selaku Dosen pembimbing metode penulisan yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya Skripsi ini.

4. Capt. Dwi Antoro M.M., M.Mar. Ketua Prodi Nautika PIP Semarang.
5. Ayah (Sugeng) dan Ibu (Wiwik) tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menyusun Skripsi ini.
6. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Perusahaan pelayaran PT. Salam Pacific Indonesia Lines yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penulisan.
8. Seluruh *Crew* MV. Oriental Silver tahun 2018-2019 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian Skripsi ini.
9. Teman-teman angkatan LIII PIP Semarang yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga terselesaikan Skripsi ini.
10. Semua pihak yang telah membantu hingga selesainya tugas Skripsi ini yang penulis tidak bisa menyebutkan satu persatu.

Penulis menyadari dalam penyusunan Skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat penulisan yang lebih baik. Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, 3 Agustus 2020
Penulis



COSY ANGGORO MUKTI
NIT. 531611106026 N

ABSTRAKSI

Cosy Anggoro Mukti, 2020, NIT : 531611106026 N : "Optimalisasi Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi", Skripsi Program Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing : (I) Capt. Suherman, M.Si, M.Mar (II) Vega F. Andromeda, S.ST, S. Pd, M.Hum.

Kapal merupakan alat transportasi yang mengangkut muatan yang mempunyai nilai jual. Hal ini menyebabkan kapal berpotensi menjadi sasaran pembajakan dan perompakan. Dalam jalur pelayaran yang dilewati MV. Oriental Silver terdapat perairan yang rawan tindak pembajakan salah satunya adalah Perairan Wangi-Wangi dimana pernah terjadi perompakan MV. Tanto Sakti 2 pada tanggal 29 Agustus 2017 pada pukul 21.30 waktu setempat.

Dalam penelitian tentang "Optimalisasi Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-Wangi" ini terdapat dua rumusan masalah yaitu bagaimana kendala pelaksanaan serta bagaimana upaya pengoptimalan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-Wangi.

Peneliti menggunakan pendekatan dalam penelitian ini yaitu metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif dengan metode pengumpulan data wawancara serta observasi. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis reduksi, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah disimpulkan kendala pelaksanaan *ISPS Code* dalam upaya pencegahan pembajakan di MV. Oriental Silver antara lain: kurangnya literatur tentang *ISPS Code* dan pencegahan pembajakan, kurangnya pemahaman tentang *ISPS Code*, kurangnya pemahaman koordinasi pihak kapal dan perusahaan, serta kurang optimalnya pengawasan perusahaan. Selain itu terdapat pula upaya yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan penerapan *ISPS Code* yaitu: penambahan literatur, peningkatan pemahaman anak buah kapal, peningkatan pemahaman koordinasi pihak kapal dan perusahaan, serta peningkatan pengawasan pihak perusahaan.

Selain itu peneliti menambahkan saran yaitu Hal-hal yang menjadi kendala pelaksanaan *ISPS Code* sebisa mungkin diperhatikan dan dilakukan optimalisasi agar penerapan *ISPS Code* dalam upaya pencegahan pembajakan dapat dilaksanakan dengan optimal serta upaya pencegahan yang dapat dilakukan untuk menghindari insiden pembajakan diatas kapal sebaiknya dilaksanakan, mengingat tindak pembajakan tersebut dapat menyebabkan kerugian yang besar baik bagi anak buah kapal, perusahaan, serta pemilik barang.

Kata kunci : *ISPS Code*, kendala pencegahan pembajakan, upaya pencegahan pembajakan.

ABSTRACT

Cosy Anggoro Mukti, 2020, NIT : 531611106026 N : "Optimizing the Application of ISPS Code in MV. Oriental Silver in the Prevention of Piracy in Wangi-Wangi Waters", Nautical program script, Diploma IV script, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Mentor: (I) Capt. Suherman, M.Si, M.Mar (II) Vega F. Andromeda, S.ST, S. Pd, M.Hum.

Vessel is a transportation to carry valueable goods. It caused vessel potential to be a target of piracy and robbery. In the shipping lane MV. Oriental Silver, there are waters that are prone to piracy, one of which is the Wangi-Wangi waters where piracy to MV. Tanto Sakti 2 has taken place on August 29, 2017 at 21:30 local time.

In research on "Optimizing the Application of ISPS Code in MV. Oriental Silver in the Prevention of Piracy in Wangi-Wangi Waters" there are two formulations of the problem namely how the implementation constraints and how to optimize the ISPS Code in MV. Oriental Silver in an effort to prevent piracy in Wangi-Wangi Waters.

Researchers used the approach in this research is a qualitative method that produces descriptive data with interview and observation data collection methods. In this study, researchers used a method of reducing analysis, presenting data, and drawing conclusions.

Based on the results of research and discussion of the problem, it is concluded that the constraints of the implementation of the ISPS Code in the effort to prevent piracy in MV. Oriental Silver, among others: lack of literature on ISPS Code and piracy prevention, lack of understanding of ISPS Code, lack of understanding of coordination between the ship and the company, and less optimal corporate supervision. In addition there are also efforts that can be made to optimize the application of the ISPS Code, namely: adding literature, increasing understanding of ship crews, increasing understanding of coordination between the ship and the company, and increasing supervision by the company.

In addition, the researcher added the suggestion that things that constrained the implementation of the ISPS Code as much as possible were considered and optimized so that the application of the ISPS Code in preventing piracy could be carried out optimally and prevention efforts that could be done to avoid piracy incidents on the ship should be carried out, bearing in mind the actions piracy can cause great losses both to crew, companies, and the owner of the goods.

Keyword : ISPS Code, piracy prevention constraints, piracy prevention efforts.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Batasan Masalah.....	6
1.4 Tujuan Penelitian	6
1.5 Manfaat Penelitian	7
1.6 Sistematika Penulisan.....	8
BAB II LANDASAN TEORI.....	10
2.1 Tinjauan Pustaka	10
2.2 Kerangka Berpikir.....	31

BAB III METODE PENELITIAN	34
3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	34
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	35
3.3 Sumber Data Penelitian.....	35
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	36
3.5 Teknik Keabsahan Data	39
3.6 Teknik Analisa Data.....	39
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	41
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	41
4.2 Hasil Penelitian	52
4.3 Pembahasan Masalah	69
BAB V PENUTUP	76
5.1 Simpulan	76
5.2 Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN.....	80
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	106

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 MV. Oriental Silver	46
Gambar 4.2 Ilustrasi pencegahab pembajakan kapal	50
Gambar 4.3 Peta Sulawesi Tenggara	52
Gambar 4.4 <i>crew</i> MV. Oriental Silver	54
Gambar 4.5 <i>Crew</i> MV. Oriental Silver saat melaksanakan <i>drill</i>	58



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Crew List*

Lampiran 2 Gambar MV. Oriental Silver

Lampiran 3 Gambar peta Sulawesi Tenggara

Lampiran 4 Gambar Ilustrasi Pembajakan Kapal beserta tindakan pencegahan
dengan menyemprotkan air dari hydrant dan foto bukti berita
pembajakan MV Tanto Sakti 2

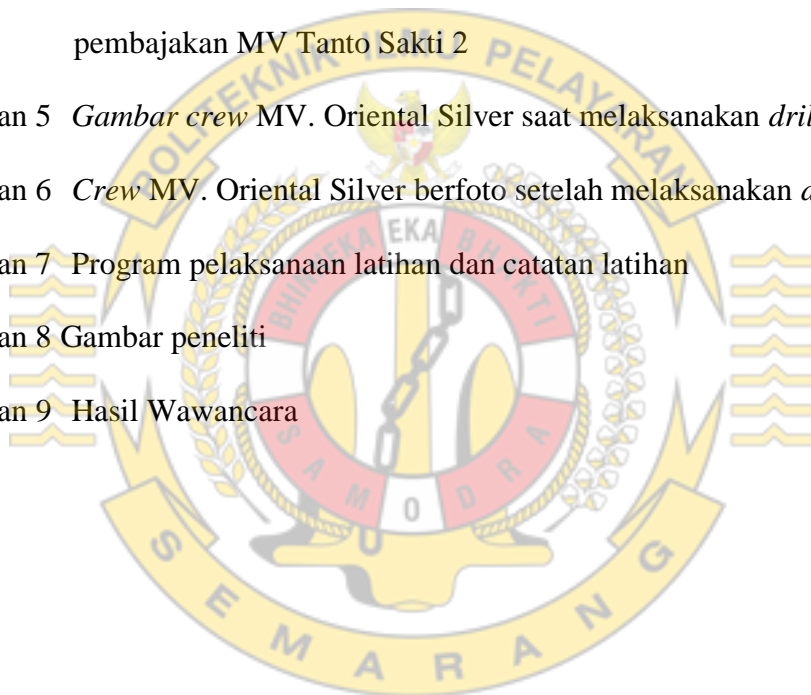
Lampiran 5 *Gambar crew* MV. Oriental Silver saat melaksanakan *drill*

Lampiran 6 *Crew* MV. Oriental Silver berfoto setelah melaksanakan *drill*

Lampiran 7 Program pelaksanaan latihan dan catatan latihan

Lampiran 8 Gambar peneliti

Lampiran 9 Hasil Wawancara



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Dunia transportasi merupakan sebuah kegiatan pengiriman barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dengan jumlah tertentu dengan menggunakan moda transportasi. Transportasi merupakan kegiatan yang akan selalu dibutuhkan untuk menunjang kegiatan ekonomi di dunia sehingga dari waktu ke waktu selalu menjadi kegiatan bisnis yang terus berjalan. Transportasi dibagi menjadi tiga matra yaitu matra darat, laut, dan udara. Pengiriman barang dan penumpang melalui laut sebagian besar menggunakan sektor pelayaran. Pelayaran merupakan sektor strategis jasa transportasi barang maupun penumpang. Pelayaran merupakan jasa pengantaran yang mempunyai nilai ekonomis karena mampu mengangkut banyak muatan dalam satu kali perjalanan dengan harga yang lebih murah dibanding sektor lain. Hingga kini pelayaran masih menjadi jasa transportasi yang penting dalam sebuah bisnis baik oleh pemilik muatan, penerima muatan (*consigne*), pengirim, maupun pihak lain yang terlibat dalam sektor pelayaran. Tidak heran sektor pelayaran menjadi akses utama ekspor dan import antar negara baik antar dua negara maupun pelayaran dengan

jalur lintas benua. Bahkan hingga saat ini sektor pelayaran antar negara masih menjadi alternatif pengiriman muatan yang efektif.

Dalam pelayaran alat transportasi yang digunakan adalah kapal. Menurut (International Maritime Organisation, 1972) kapal adalah segala jenis alat transportasi air termasuk kapal tanpa benaman, WIG serta pesawat air yang dapat digunakan untuk transportasi di air¹. Kapal mempunyai bermacam jenis. Berdasarkan ukurannya, kapal di bagi menjadi kapal berukuran kecil, sedang, dan besar. Berdasarkan jenis muatan kapal mempunyai berbagai jenis yaitu kapal container, kapal curah, kapal penumpang, kapal general cargo, kapal tanker, kapal pesiar, kapal dengan operasi khusus, dll².

Di Indonesia sebagian besar pengiriman jasa antar pulau menggunakan pelayaran sebagai jasa transportasi utama. Sebagai negara dengan kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas yang memiliki batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dalam undang-undang (Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008).³ Selain itu Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yaitu mempunyai 17.000 pulau, dengan 7.000 pulau berpenghuni menjadikan pelayaran sebagai sektor dan bisnis yang mempunyai nilai bisnis tinggi. Di Indonesia sebagian besar muatan yang

¹ International Maritime Organisation, 1972," COLREGs - International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization -Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea".

² Ibid.

³ Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008, UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

didistribusikan berasal dari Pulau Jawa, Kalimantan, Sumatera, Sulawesi, Papua, Maluku, dll. Selain itu juga terdapat pulau kecil yang mempunyai kegiatan transportasi baik muatan maupun penumpang seperti Pulau Bali, Lombok, Karimun Jawa, dll. Selain pulau-pulau Indonesia juga mempunyai wilayah laut yang sangat luas, tercatat dalam (Komunikasi, 2018) yaitu: (1) Perairan Pedalaman dan kepulauan seluas 3.110.000km², (2) Laut teritorial seluas 290.000km², (3) Zona tambahan seluas 270.000km², (4) ZEE seluas 3.000.000km², (4) Landas kontinental seluas 2.800.000km², jadi total keseluruhan wilayah perairan Indonesia adalah 6.400.000km².⁴

Dalam pelayaran muatan yang diangkut sebagian besar merupakan muatan yang mempunyai nilai jual tinggi seperti minyak, logam, barang elektronik, dll sehingga muatan yang diangkut mempunyai resiko pembajakan (*piracy*) dan perompakan (*sea robbery*). Untuk itu perwira di kapal terutama yang bertindak sebagai SSO perlu memahami bagaimana penilaian/assessment terhadap bahaya pembajakan. Pembajakan biasanya terjadi di wilayah perairan dimana di negara tersebut mempunyai wilayah laut yang luas, perekonomian yang rendah, dan sulitnya pemantauan keamanan dari pemerintah pada wilayah perairan suatu negara.

Di Indonesia yang merupakan sebuah negara kepulauan besar menjadikan Indonesia termasuk salah satu negara yang mempunyai

⁴ Komunikasi, B, 2018, Menko Maritim Luncurkan Data Rujukan Wilayah Kelautan Indonesia.

resiko pembajakan dan perompakan tinggi. Berdasarkan data yang dihimpun dari (Emaritim.com, 2016) terjadi 137 tahun 2015 kasus perompakan di wilayah Asia Tenggara, mayoritas kasus itu terjadi di Perairan Indonesia.⁵ Selain data tahun 2015, dilansir dalam (Jurnal, 2020) pada sepanjang tahun 2009 telah terjadi 82 insiden pembajakan kapal dan perompakan dari jumlah tersebut 71 diantaranya merupakan pelaporan aktual dan 11 merupakan percobaan. Dari data tersebut dapat dibaca bahwa kasus pembajakan dan perompakan masih tinggi di Wilayah Asia Tenggara.⁶

Tindak pembajakan dilakukan apabila pelaku mengambil alih kapal yang dikendalikan oleh crew kapal. Namun pada perompakan biasanya dilakukan dengan mengambil secara paksa barang-barang pribadi milik crew kapal seperti uang, hp, laptop serta barang-barang lain yang mempunyai nilai jual. Dalam beberapa kasus bahkan pelaku pembajakan dan perompakan tak segan-segan membunuh crew kapal yang berusaha melawan atau karena alasan lain. Oleh karena itu perwira di atas kapal terutama yang bertanggung jawab sebagai sso harus memahami bagaimana penilaian resiko pembajakan dan perompakan di suatu daerah perairan.

Aturan dan referensi pencegahan dan latihan pembajakan mengacu pada aturan *ISPS Code*. *ISPS Code* mulai disusun sejak tahun 2001. Pada tanggal 9-13 Desember 2002 dilaksanakan

⁵ Emaritim.com, 2016, Bajak Laut di Perairan Asia Tenggara.

⁶ Jurnal, M, 2020, Keamanan Maritim Asia Tenggara 2019-ReCCAP ISC:Selat Singapura Paling Rawan.

konferensi Internasional negara anggota yang di London untuk memasukkan *ISPS Code* dalam SOLAS 1974 dan menghasilkan amandemen terhadap Bab V dan XI dari SOLAS agar sesuai dengan adopsi *ISPS Code* (Embarkment, 2003a).⁷ Pembentukan *ISPS Code* di latar belakang oleh beberapa peristiwa terorisme yaitu diantaranya : (1) Perusakan gedung WTC di Amerika Serikat, (2) Bom Bali di Indonesia, (3) Serangan terhadap M/T Limbung di Yemen, (4) Serangan terhadap USS Cole di Aden ditambah lagi dengan maraknya perompakan-perompakan di laut.

Selain peristiwa pelatar belakang pembentukan *ISPS Code* di atas terjadi pula pada MV Tanto Sakti 2 milik perusahaan PT. Tanto yang dirompak di perairan wangi-wangi pada tanggal 29 Agustus 2017 pada pukul 21.30 waktu setempat. Dalam (Beritatrans.com, 2017) dilaporkan dalam kejadian itu mengakibatkan hilangnya harta benda milik crew kapal Tanto Sakti 2 yang di rompak di perairan wangi-wangi selain itu korban juga mengalami luka-luka akibat di pukul oleh pelaku pada saat itu. Resiko perompakan di perairan wangi-wangi tersebut menjadi latar belakang peneliti melakukan penelitian dengan judul OPTIMALISASI PENERAPAN *ISPS CODE* DI MV. ORIENTAL SILVER DALAM UPAYA PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI PERAIRAN WANGI-WANGI yang merupakan perairan yang sering dilalui oleh MV. Oriental Silver.

⁷ Embarkment, A, 2003, "*ISPS Code 2003*", United Kingdom:IMO Publisher.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah, yang kiranya menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini.

1.2.1 Adapun perumusan masalah itu sendiri, yaitu:

1.2.1.1. Bagaimana kendala pelaksanaan *ISPS Code* di MV.

Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di perairan Wangi-wangi?

1.2.1.2. Bagaimana upaya pengoptimalan *ISPS Code* di MV.

Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di perairan Wangi-wangi?

1.3. Batasan Masalah

Dari perumusan masalah di atas perlu dibuat sebuah batasan masalah agar dapat menentukan fokus pemecahan masalah, sehingga peneliti membuat sebuah batasan masalah yaitu difokuskan pada pelaksanaan upaya pencegahan pembajakan di MV. Oriental Silver terutama ketika melewati perairan berpotensi pembajakan terutama perairan Wangi-wangi sebagai perairan yang sering dilalui oleh MV. Oriental Silver serta bagaimana kendala dan upaya optimalisasi pencegahan yang mengacu pada *ISPS Code*.

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian dan penulisan ini yang berdasar pada penelitian di MV. Oriental Silver selama masa praktek laut yaitu :

1.4.1. Untuk mengetahui kendala pelaksanaan *ISPS Code* di MV.

Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di perairan Wangi-wangi.

1.4.2. Untuk mengetahui upaya pengoptimalan *ISPS Code* di MV.

Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di perairan Wangi-wangi?

1.5. Manfaat Penelitian

Dari penelitian mengenai pelaksanaan *ISPS Code* dalam upaya pembajakan di perairan Wangi-wangi di MV. Oriental Silver diharapkan mempunyai manfaat:

1.5.1 Bagi Penulis

Untuk mengetahui kendala yang akan dihadapi dalam pelaksanaan *ISPS Code* dalam upaya pencegahan serta agar mengetahui bagaimana metode untuk mengoptimalkan pelaksanaan upaya pencegahan pembajakan di perairan yang berpotensi pembajakan terutama di perairan yang dilalui oleh kapal termasuk perairan Wangi-wangi.

1.5.2. Bagi Pembaca

1.5.2.1. Untuk menambah pemahaman tentang pelaksanaan *ISPS* di kapal terutama di MV. Oriental Silver dan tujuan pelaksanaan *ISPS Code*.

1.5.2.2. Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan guna dijadikan sebagai bahan acuan peneliti selanjutnya, sehingga dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan lebih akurat.

1.5.2.3. Memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pada khususnya.

1.5.3. Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

1.5.3.1. Dapat memberikan perbendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.5.3.2. Memberikan perbendaharaan karya ilmiah didalam kalangan para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya bagi jurusan Nautika.

1.6. Sistematika Penulisan

Dalam skripsi ini sistematika penulisannya adalah sebagai berikut: Bagian awal dari skripsi berisi halaman judul, lembar persetujuan, lembar pengesahan, halaman motto, persembahan, kata pengantar, daftar isi.

BAB I : PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang latar belakang penelitian, permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, serta sistematika penulisan skripsi dan juga , ruang lingkup penelitian.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisi teori-teori yang mendasari permasalahan dalam skripsi ini beserta dengan uraian uraiannya yan didapat pada saat penulis melaksanakan penelitian dan kerangka berpikir.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang pendekatan penelitian, waktu dan tempat penelitian, lokasi penelitian, prosedur penelitian, teknik pengumpulan dan teknik analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data, digambarkan dalam deskripsi data. Bab ini juga berisi analisis data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya, juga alternatif pemecahan masalah.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini mengemukakan simpulan hasil penelitian dan saran-saran berdasarkan simpulan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam menyusun karya tulis skripsi tentang “Optimalisasi Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-wangi, penulis membuat tinjauan pustaka untuk merangkum data dan informasi serta pengertian yang terkait dengan materi karya tulis ini. Dalam informasi ini disertakan pula sumber-sumber relevan yang mempunyai kualifikasi di bidang terkait. Berikut adalah tinjauan pustaka dalam karya tulis ini:

2.1.1. Optimalisasi

Menurut (Pena, 2015), optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya).⁸ Optimalisasi merupakan sebuah tindakan atau proses pencarian solusi yang terbaik, yang dimaksud terbaik tidak selalu yang paling tinggi yang mungkin dapat dicapai bila tujuannya adalah memaksimalkan keuntungan

⁸ Tim Prima Pena, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Gita Media Press, 2015) . h. 562

(Sringoringo, 2005)⁹. Dalam melakukan optimalisasi diperlukan sebuah tujuan tertentu dan metode untuk mencapai tujuan sehingga hasil pencapaian suatu kegiatan optimalisasi dapat ditentukan besarnya keberhasilan suatu optimalisasi. Dari pengertian tentang optimalisasi di atas dapat disimpulkan optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

2.1.2. Penerapan

Penerapan merupakan suatu tindakan menerapkan (Salim, 2002)¹⁰. Dalam pengertian tersebut dapat diartikan tindakan menerapkan merupakan suatu tindakan melakukan hal yang mempunyai suatu konsep, pola, metode dan cara tertentu untuk mendapatkan suatu hasil. Dalam hal ini penerapan perlu sebuah konsep serta penggunaan metode tertentu yang dinamis dengan pengembangan untuk memecahkan sebuah masalah. Lebih lanjut lagi (Zain, 2010)¹¹ juga mendefinisikan penerapan yang diartikan sebagai suatu kegiatan atau tindakan, baik secara kelompok maupun individu untuk suatu tujuan yang telah dirancang sebelumnya. Dalam melakukan

⁹ Hotniar Sringoringo, 2005, Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi, (Yogyakarta: Graha Ilmu). p.4

¹⁰ Peter Salim dan Yenny, 2002, Kamus Besar Bahasa Indonesia (Jakarta:Modern English Pers), p.1598

¹¹ Badudu Zain dan Sutan Mohammad, 2010, Efektifitas Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka) p.1487

penerapan baik secara individu maupun kelompok penerapan perlu dilakukan secara efektif dan efisien yaitu dengan melakukan penerapan yang telah dirancang sebelumnya dengan suatu metode, strategi, cara, maupun teknik tertentu demi mencapai suatu tujuan. Dalam pelaksanaan penerapan seorang pemimpin kelompok bertanggung jawab untuk menentukan sebuah strategi terbaik untuk memperoleh sebuah hasil objektif atau hasil nyata. Dari teori-teori di atas dapat diambil kesimpulan bahwa penerapan merupakan sebuah penggunaan metode atau konsep untuk memecahkan sebuah masalah tertentu dengan strategi yang pengembangan yang dinamis.

2.1.3. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

2.1.3.1 *Pengertian ISPS Code*

ISPS Code merupakan sebuah aturan yang dikembangkan untuk meningkatkan keamanan dan pencegahan tindakan terorisme, penyelundupan, serta hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan anak buah kapal. *ISPS Code* disahkan oleh IMO/*International Maritime Organization* pada konferensi tanggal 12 Desember 2002, dan menjadi Bab XI-2 dari SOLAS-1974. Lebih lanjut dijelaskan

pada (Jurnalmaritim.com, 2017)¹² *ISPS* diterapkan untuk kapal yang melakukan pelayaran internasional di antaranya kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi dengan GT >500, Mobile offshore drilling unit (MODU), fasilitas pelabuhan yang melayani kapal yang beroperasi secara internasional. *ISPS* di latar belakang oleh peristiwa terorisme di antaranya kerusakan gedung WTC di Amerika, bom Bali di Indonesia, Serangan terhadap MT. Limbung di Yemen, dan serangan terhadap USS Cole di Aden dan tindakan pembajakan dan perompakan kapal-kapal lain. Di dalam *ISPS* terdapat tiga tingkatan keamanan yaitu tingkat I/*security level I* yaitu tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan, tingkat II/*security level II* yaitu tingkat dimana tambahan langkah keamanan yang sesuai ditambahkan dalam jangka waktu tertentu yang disesuaikan resiko gangguan keamanan, tingkat III/*security level III* yaitu tingkat dimana langkah pengamanan lanjutan secara khusus dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan resiko gangguan keamanan.

¹² Jurnalmaritim.com, 2017. Sekilas Tentang *ISPS Code*.

Penilaian dampak dari gangguan keamanan dibedakan menjadi tiga komponen yaitu kematian/luka dari korban, ekonomi, dan dampak terhadap lingkungan. Penerapan *ISPS* di wilayah NKRI dimulai 1 Juli 2004 berdasarkan KM No.33/2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974¹³.

2.1.3.2 Dalam *ISPS* terdapat beberapa istilah yang sering digunakan yaitu di antaranya:

2.1.3.2.1. *Designated Authority (DA)*

Adalah penyelenggara/pemerintah yang memiliki tanggungjawab atas penerapan/pelaksanaan ketentuan/pasal-pasal tentang *ISPS Code*. Di Indonesia yang ditetapkan sebagai DA (*Designated Authority*) adalah Direktorat Jendral Perhubungan Laut (Dirjen Hubla).

2.1.3.2.1. *Port Security Committee (PSC)*

Port Security Committee atau Komite Keamanan Pelabuhan adalah organisasi yang terdiri dari KSU/KSOP/UPP sebagai koordinator, KABID/KASIE Penjagaan dan Patroli selaku koordinator pelaksana

¹³ Ibid.

serta perwakilan instansi terkait selaku anggota.

2.1.3.2.2. *Port Security Officer (PSO)*

Adalah pejabat KABID/KASIE Penjagaan dan Patroli sebagai koordinator keamanan pelabuhan.

2.1.3.2.3. *Recognized Security Organisation (RSO)*

Adalah suatu organisasi yang mempunyai keahlian yang tepat dalam bidang keamanan dan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan yang dikuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian/pemeriksaan/persetujuan/suatu kegiatan sertifikasi yang dipersyaratkan *ISPS Code* part A.

2.1.3.2.4. *Ship Security Officer (SSO)*

Adalah personil kapal yang bertanggungjawab kepada Nahkoda yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal.

2.1.3.2.5. *Company Security Officer (CSO)*

Adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, rancangan keamanan kapal telah dibuat dan disampaikan untuk persetujuan dan kemudian menerapkan dan memeliharanya, dan selalu berhubungan dengan PFSO dan SSO.

2.1.3.2.6. *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Adalah petugas yang ditugaskan sebagai penanggung jawab penerapan, pengembangan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan selalu berhubungan dengan CSO dan SSO.

2.1.3.2.7. *Ship Security Plan (SSP)*

Adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapan terhadap langkah/tindakan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi manusia, muatan, kapal dan perbekalannya dari resiko peristiwa / kejadian keamanan.

2.1.3.2.8. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah / tindakan untuk melindungi fasilitas pelabuhan, kapal, manusia, muatan, dan perbekalan kapal yang di dalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/ kejadian keamanan.

2.1.3.2.9. *Declaration of Security (DOS)*

DoS/Maklumat Keamanan adalah suatu persetujuan yang dicapai antar pihak kapal dengan kapal atau dengan pelabuhan atau pihak lain yang berinteraksi menetapkan langkah keamanan yang masing-masing menerapkan/melaksanakannya.

2.1.3.2.10. *Ship Security Assessment (SSA)*

Adalah penilaian keamanan kapal untuk mengidentifikasi kelemahan / kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian keamanan kapal & memungkinkan untuk mengurangi dan mengatasi hal tersebut. SSA dilaksanakan oleh *Company Security Officer (CSO)* dan *Recognized Security Officer (RSO)*.

2.1.3.2.11. *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*

Adalah suatu unit pengeboran lepas pantai yang digerakkan secara mekanis.

2.1.3.3 Dasar hukum *ISPS* di Indonesia

Dalam PM No.134 Tahun 2006(Peraturan.go.id, n.d.)¹⁴ di Indonesia tentang *ISPS Code* tercantum dalam beberapa dasar hukum di antaranya: (1) KM 33/2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974; (2) KM 3 tahun 2004 tentang penetapan Direktur Jendral Perhubungan Laut; (3) Surat Dirjen HubLa No.KL 933//1/12/DV-05 tanggal 4 januari 2005 tentang tindak lanjut hasil verifikasi penerapan *ISPS Code* pada kapal; (4) Surat Dirjen HubLa No.KL 933/1/16/DV – 05 tanggal 26 juli 2005 tentang pembenahan *ISPS Code* bagi pelabuhan/fasilitas pelabuhan yg telah memperoleh SoCPF; (5) Surat Dirjen HubLa No.KL 933/2/.1/DV-05 tanggal 7 april 2005 tentang pemeliharaan dan peningkatan *ISPS Code* bagi faspel yg telah memperoleh SoCPF; (6) Surat Dirjen HubLa No. KL 933/2/.1/DV-05 tanggal 7 april 2005 tentang Pemeliharaan dan Peningkatan *ISPS Code* bagi Fasilitas Pelabuhan yang telah Memperoleh SoCPF;

¹⁴ Peraturan.go.id, Berita Negara Republik Indonesia.

(7) Permenhub No.134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal & fasilitas pelabuhan.

2.1.3.4 Tujuan *ISPS Code*

Dalam penerapan *ISPS Code* memiliki sasaran atau tujuan di antaranya¹⁵: (1) Membangun kerangka kerjasama untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa yang mengancam kapal dan fasilitas pelabuhan dari pemerintah negara penandatangan, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, industri pelayaran dan industri pelabuhan; (2) menetapkan peran dan tanggungjawab masing-masing dari pemerintah negara penandatangan, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, industri pelayaran dan industri pelabuhan; (3) Mengidentifikasi secara dini, pengumpulan data informasi dan koordinasi yang berhubungan dengan keamanan; (4) Menyediakan cara untuk melakukan penilaian keamanan dan pencegahan tindakan yang mengancam kapal dan fasilitas pelabuhan; (5) Menjamin integritas dan kepercayaan terhadap langkah pengamanan maritim yang proporsional

¹⁵ Ibid.

sesuai tempatnya¹⁶. *ISPS Code* pada dasarnya juga dibuat agar pihak-pihak yang terkait dengan pelayaran, instansi pemerintah di pelabuhan, serta pihak yang mengatur fasilitas pelabuhan mempunyai komunikasi dan kerjasama yang baik dalam upaya penilaian, pencegahan, dan penanganan ancaman bahaya, baik di pelabuhan, di laut, maupun di kapal.

Di kapal sendiri *ISPS Code* mengatur tentang pencegahan dan penilaian ancaman keamanan yang dirancang dalam SSA (*ship security assessment*) dan SSP (*ship security plan*). Dalam SSA yang dirancang oleh CSO (*company security officer*) dan RSO (*Recognized Security Organization*) harus menyertakan level keamanan.

2.1.4. Motor Vessel/MV

MV merupakan singkatan dari *motor vessel* atau dalam bahasa Indonesia berarti kapal motor. Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Selain itu dalam (IMO, 1977)¹⁷ mendefinisikan dalam COLREGS atau *Collision Regulations*, pengertian kapal adalah segala jenis kendaraan air, termasuk juga kapal tanpa benaman, WIG, dan pesawat air yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat transportasi air. Dari ketiga sumber

¹⁶ Ibid.

¹⁷ IMO Publication, 1977, "IMO-COLREGS", (IMO.org).

tersebut dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan suatu alat transportasi yang dapat digunakan sebagai alat transportasi di atas air apapun jenis dan fungsinya.

Lebih lanjut dijelaskan dalam COLREGS atau P2TL/Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut, kapal mempunyai beberapa istilah yaitu kapal layar, kapal motor/*motor vessel*, kapal yang sedang menangkap ikan/*vessel engaged in fishing*, pesawat air/*seaplane*, kapal olah gerak terbatas/*vessel restricted in her ability to manoeuvre*, kapal terkungkung sarat/*vessel constrained by her draught*, dan kapal tidak dapat dikendalikan/*not under command*¹⁸. Dari beberapa istilah di atas terdapat istilah kapal motor/*motor vessel* dalam P2TL yang didefinisikan sebagai segala jenis kapal yang didorong/digerakkan dengan mesin¹⁹. Mesin yang digunakan dalam kapal motor pada umumnya menggunakan mesin dua tak dan mesin empat tak.

Mesin kapal dalam kapal motor berada di kamar mesin yang ditempatkan di dalam lambung kapal yang pada umumnya berada di belakang agar dekat dengan *propeller*/baling-baling kapal. Di dalam kamar mesin terdapat berbagai macam mesin yang terbagi menjadi mesin induk/mesin utama/*main engine* dan mesin bantu/*auxiliary engine*. Selain itu di dalam kamar

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

mesin juga terdapat *engine control room*/ruang kontrol mesin.

2.1.5. Upaya

Menurut (Depdikbud, 2002), upaya merupakan suatu kegiatan berusaha yang menggunakan tenaga fisik, pikiran, untuk memenuhi suatu tujuan tertentu. Sehingga upaya merupakan sebuah kegiatan pemenuhan tujuan dengan usaha, akal, ikhtiar untuk maksud tertentu termasuk dalam memecahkan suatu permasalahan²⁰. Dalam sebuah upaya diperlukan sebuah metode yang sesuai agar dalam mencapai tujuan yang diupayakan dapat mencapai suatu tujuan tertentu dengan optimal. Upaya yang dilakukan dalam memenuhi tujuan tersebut juga perlu dilakukan tindakan nyata dan bukan sekedar pemikiran.

2.1.6. Pencegahan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pencegahan merupakan suatu proses,metode,tindakan mencegah atau menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dalam hal ini pencegahan pembajakan berarti mencegah suatu tindakan pembajakan yang dilakukan oleh teroris atau pembajak agar tidak terjadi atau dapat dicegah dengan suatu cara, strategi atau metode yang tepat. Dalam pencegahan pembajakan terdapat beberapa metode yang dijelaskan dalam *ISPS Code*

²⁰ Depdikbud, 2002, Kamus Besar Bahasa Indonesia , (Jakarta: Balai Pustaka), p.1250.

yaitu dengan memperhatikan *SSA/Ship Security Assessment* dan *SSP/Ship Security Plan*.

Untuk membuat *Ship Security Plan/Rencana Keamanan Kapal* dijelaskan dalam (Embarkment, 2003b) hal yang perlu diperhatikan yaitu: (1) Membuat penilaian untuk senjata, barang berbahaya dan peralatan yang dapat digunakan untuk melawan orang lain, kapal, pelabuhan, dan muatan yang tidak diperbolehkan untuk diambil atau diturunkan dari kapal; (2) Mengidentifikasi ruang terbatas dan melakukan penilaian terhadap pencegahan jalur masuk terlarang; (3) Melakukan penilaian terhadap pencegahan akses terlarang; (4) Prosedur untuk merespon tindakan pengamanan dan pelanggaran keamanan termasuk penambahan operasi vital perawatan dari kapal atau pelabuhan; (5) Prosedur untuk merespon untuk gangguan keamanan sehingga dapat dibuat keamanan tingkat 3 oleh pemerintah; (6) Prosedur evakuasi dalam kasus tindakan pengaman untuk mengatasi gangguan keamanan; (7) Menugaskan anak buah kapal yang diberi tanggungjawab pengamanan dan personel lain dalam aspek keamanan; (8) Prosedur audit kegiatan keamanan; (9) Prosedur untuk latihan, simulasi, yang terencana; (10) Prosedur untuk berhungungan dengan pihak keamanan pelabuhan; (11) Prosedur untuk peninjauan rencana dan *update* berkala; (12) Prosedur pelaporan *insident* keamanan;

(13) Mengidentifikasi perwira keamanan kapal; (14) Mengidentifikasi perwira keamanan perusahaan; (15) Prosedur untuk memastikan inspeksi, pengecekan perawatan segala peralatan keamanan di kapal; (16) Banyaknya peralatan pengecekan dan pencocokan yang tersedia di kapal; (17) Mengidentifikasi lokasi dimana titik alarm sistem siaga kapal berada; (18) Prosedur, perintah, dan panduan penggunaan sistem kesiagaan kapal, termasuk pengetesan, penyalaan, pematian dan pemrograman ulang dan batas kesalahan siaga²¹. Metode tentang pencegahan pembajakan ini telah dibahas dan disusun oleh IMO atau International Maritime Organisation dalam SOLAS 1974 yang lebih tepatnya pada *ISPS Code*.

2.1.7. Pembajakan

Menurut pasal 101 UNCLOS 1982, Pembajakan atau *piracy* merupakan suatu tindakan yang melanggar undang-undang atau hukum yang dilakukan dengan kekerasan, pemusnahan, pengambilalihan untuk tujuan pribadi maupun kelompok (Surbakti, 2016)²². Pembajakan atau *piracy* di kapal pada umumnya didasari oleh faktor ekonomi, sosial, dan politik di suatu negara. Lebih lanjut lagi, pada Pasal 438 KUHP mengkualifikasikan tentang pembajakan di luar laut teritorial yang dilakukan oleh nahkoda atau

²¹ Albert Embarkment, 2003, "ISPS Code 2003 edition", (United kingdom: Arkle Print Ltd) p.17.

²² TriandaSurbakti, 2016, Beda Antara "Armed Robbery" dan "Piracy" menurut UNCLOS, Maritime news.

awak kapal yang mengetahui kapalnya digunakan untuk melakukan perbuatan kekerasan ditengah laut. Kemudian pada Pasal 439 KUHP mengatur tentang pembajakan di pantai dengan menggunakan kapal melakukan kekerasan terhadap kapal yang ada dalam daerah (sesuai Pasal 1 TZMKO). Sedangkan menurut Konvensi Hukum Laut (1982), pembajakan atau merupakan suatu penyerangan dengan kekerasan, perampasan, penahanan orang, dan pengerusakan barang yang dilakukan terhadap sebuah kapal. Hal tersebut pada umumnya didasari oleh faktor ekonomi, sosial, dan masalah politik suatu negara.

Lebih rinci dalam KUHP mengatur hukuman tentang pembajakan yaitu pada pasal 438 ayat (1) Diancam karena melakukan pembajakan di laut: (1) dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun, barang siapa masuk bekerja menjadi nahkoda atau menjalankan pekerjaan itu di sebuah kapal, padahal diketahuinya bahwa kapal itu diperuntukkan atau digunakan untuk melakukan perbuatan-perbuatan kekerasan di lautan bebas terhadap kapal lain atau terhadap orang dan barang diatasnya, tanpa mendapat kuasa untuk itu dari sebuah negara yang berperang atau tanpa masuk angkatan laut suatu negara yang diakui; (2) dengan pidana penjara paling lama dua belas tahun, barang siapa mengetahui tentang tujuan atau penggunaan kapal itu, masuk

bekerja menjadi kelasi kapal tersebut atau dengan suka rela terus menjalankan pekerjaan tersebut setelah hal itu diketahui olehnya, ataupun termasuk anak buah kapal tersebut. Ayat (2) Disamakan dengan tidak punya surat kuasa, jika melampaui apa yang dikuasakan, demikian juga jika memegang surat kuasa dari negara-negara yang berperang satu dengan yang lainnya. Ayat (3) Pasal 89 tidak diterapkan. Pasal 439 ayat (1) Diancam karena melakukan pembajakan di tepi laut dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun, barang siapa dengan memakai kapal melakukan perbuatan kekerasan terhadap kapal lain atau terhadap orang atau barang di atasnya, di perairan Indonesia²³. Ayat (2) Yang dimaksud dengan wilayah laut Indonesia yaitu wilayah "*Territoriale zee en maritieme kringen ordonantie, S. 1939 442*".

2.1.8. Perairan

Perairan merupakan lapisan air yang menutupi permukaan bumi (Dr. Ir. Sugeng Hari Wisudo, 2014)²⁴. Perairan dapat diartikan juga sebagai suatu masa air yang terkumpul pada suatu wilayah tertentu seperti air laut, air sungai, dan danau baik air asin, payau maupun air tawar. Perairan pada dasarnya dibagi menjadi 2 yaitu perairan darat, dan perairan laut.

²³ Ibid.

²⁴ Dr.Ir. Sugeng Hari Wisudo, 2014,Modul 1- Univesitas Terbuka Repository, Repository.ut.ac.id.

Perairan darat terdiri dari danau, sumur, sungai, dan rawa. Di Indonesia sendiri wilayah perairan darat mempunyai luas 540 ribu km² angka tersebut menjadikan Indonesia mempunyai wilayah perairan darat terluas setelah China²⁵. Perairan darat juga mempunyai banyak kegunaan di antara sarana transportasi, penambakan, ekonomi, sumber air, dan mempunyai peranan penting dalam ekosistem alam.

Pada perairan laut terdiri dari perairan asin yang terhubung di seluruh dunia. Perairan laut mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia serta makhluk hidup yang tinggal di laut. Selain berfungsi sebagai ekosistem satwa air, laut juga berfungsi sebagai sarana penghubung antara satu pulau dengan pulau yang lain. Sehingga pada fungsinya laut mempunyai manfaat yang besar dalam sektor maritim.²⁶

2.1.9. Penelitian yang Relevan

2.1.9.1 Sukma, Eden Zulvickar, 2017, Implementasi *ISPS Code* di MV. Paiton II

Penelitian oleh (Zulfikar, 2017)²⁷, penelitian ini meneliti tentang implementasi aturan *ISPS Code* di MV. Paiton II sebagai aturan untuk menjalankan prosedur keamanan kapal. Hasil dari penelitian ini adalah kurangnya pengetahuan dari ABK dalam

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Sukma Eden Zulvickar, 2017, Implementasi *ISPS Code* di MV. Paiton II.

mengoptimalkan implementasi dari aturan *ISPS Code*. Selain itu dalam penelitian ini juga membuat saran yaitu dengan melaksanakan pelatihan dan simulasi secara rutin dan terjadwal. Lebih lanjut peneliti menambahkan solusi terbaik yaitu untuk mengatasi masalah ketidakdisiplinan ABK yaitu dengan memberikan hadiah/penghargaan dan memberikan hukuman untuk meningkatkan kinerja ABK.

2.1.9.2 Azhari, Fahmi Syawaludin, 2017, Penerapan International Ship and Port Facility Security (*ISPS*) *Code* di Kapal MT. Serang Jaya/P.3011

Ditulis oleh (Syawaludin, 2017), selama melakukan penelitian penulis mendapat temuan-temuan di antaranya dalam penerapan *ISPS Code* yaitu bagaimana penerapan *ISPS Code* guna menunjang keselamatan awak kapal di MT. Serang Jaya/P.3011, kendala-kendala yang dihadapi adalah kurangnya pelatihan tentang *ISPS Code* yang merupakan tanggung jawab dari Perwira Keamanan Kapal dan kurangnya kesadaran dari awak kapal dalam pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal sedangkan dalam upaya penerapan *ISPS Code* yaitu seringnya familiarisasi tentang *ISPS Code* secara berkala. Dari hasil-hasil penelitian dan pembahasan masalah di atas dapat

disimpulkan bahwa dalam penerapan *ISPS Code* harus dibuat perencanaan, diadakan sosialisasi dan diperlukan kesadaran, sering diadakan pelatihan, diberikan penilaian keamanan kapal dan diperlukan pengawasan dari pihak yang bertanggung jawab. Saran dari penulis adalah sebaiknya diadakan perencanaan yang tepat, sering sosialisasi, sering diadakan pelatihan dan selalu memberikan motivasi dan pengawasan kepada seluruh crew kapal²⁸.

2.1.9.3 Ferdia, Hernawan, 2018, Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan di atas Kapal MV. KT.02

Hasil dari penelitian yang ditulis (Hernawan, 2018), hasil penelitiannya menunjukkan penyebab kurangnya pemahaman SSAS/*Ship Security Alert System* adalah kurangnya sosialisasi, latihan yang jarang dilakukan, latihan yang tidak dilaksanakan dengan prosedur yang benar, dan kurangnya pengetahuan tentang SSAS. Selain itu hasil dari penelitian ini juga menunjukkan bahwa upaya pelaksanaan rutin tentang *safety meeting*, pengontrolan, latihan simulasi/*drill*, dan penguasaan *manual book* harus dilaksanakan seluruh ABK. Dengan implementasi upaya-upaya di atas adalah harapan dari penerapan SSAS yang dapat

²⁸ Azhari, Fahmi Syawaludin, 2017, Penerapan International Ship and Port Facility Security (*ISPS Code*) di Kapal MT. Serang Jaya/P.3011.

terlaksana dengan prosedur dalam *ISPS Code* dan keamanan kapal dapat diperkuat sehingga pelayaran dapat berjalan dengan lancar dan aman untuk ABK dan perusahaan²⁹.

2.1.9.4 Tabel Perbedaan Penelitian yang Relevan dengan Penelitian yang Peneliti Lakukan

Tabel 2.1 Tabel perbedaan penelitian yang relevan dengan yang dilakukan peneliti

Perbedaan	Penelitian 1	Penelitian 2	Penelitian 3	Penelitian 4
Peneliti	Sukma Eden Zulvickar	Azhari Fahmi Syawaludin	Ferdia Hernawan	Cosy Anggoro Mukti
Tahun	2017	2017	2018	2020
Judul	Implementasi <i>ISPS Code</i> di MV. Paiton II	Penerapan International Ship and Port Facility Security (<i>ISPS Code</i>) di Kapal MT. Serang Jaya/P.3011	Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan di atas Kapal MV. KT.02	Optimalisasi Penerapan <i>ISPS Code</i> di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-wangi
Tempat	MV. Paiton II	MT. Serang Jaya/P.3011	MV. KT.02	MV. Oriental Silver
Objek Penelitian	Implementasi <i>ISPS Code</i> di MV. Paiton II	Penerapan International Ship and Port Facility Security (<i>ISPS Code</i>) di Kapal MT. Serang Jaya/P.3011	Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan di atas Kapal MV. KT.02	Optimalisasi Penerapan <i>ISPS Code</i> di MV. Oriental Silver dalam Upaya Pencegahan Pembajakan di Perairan Wangi-wangi

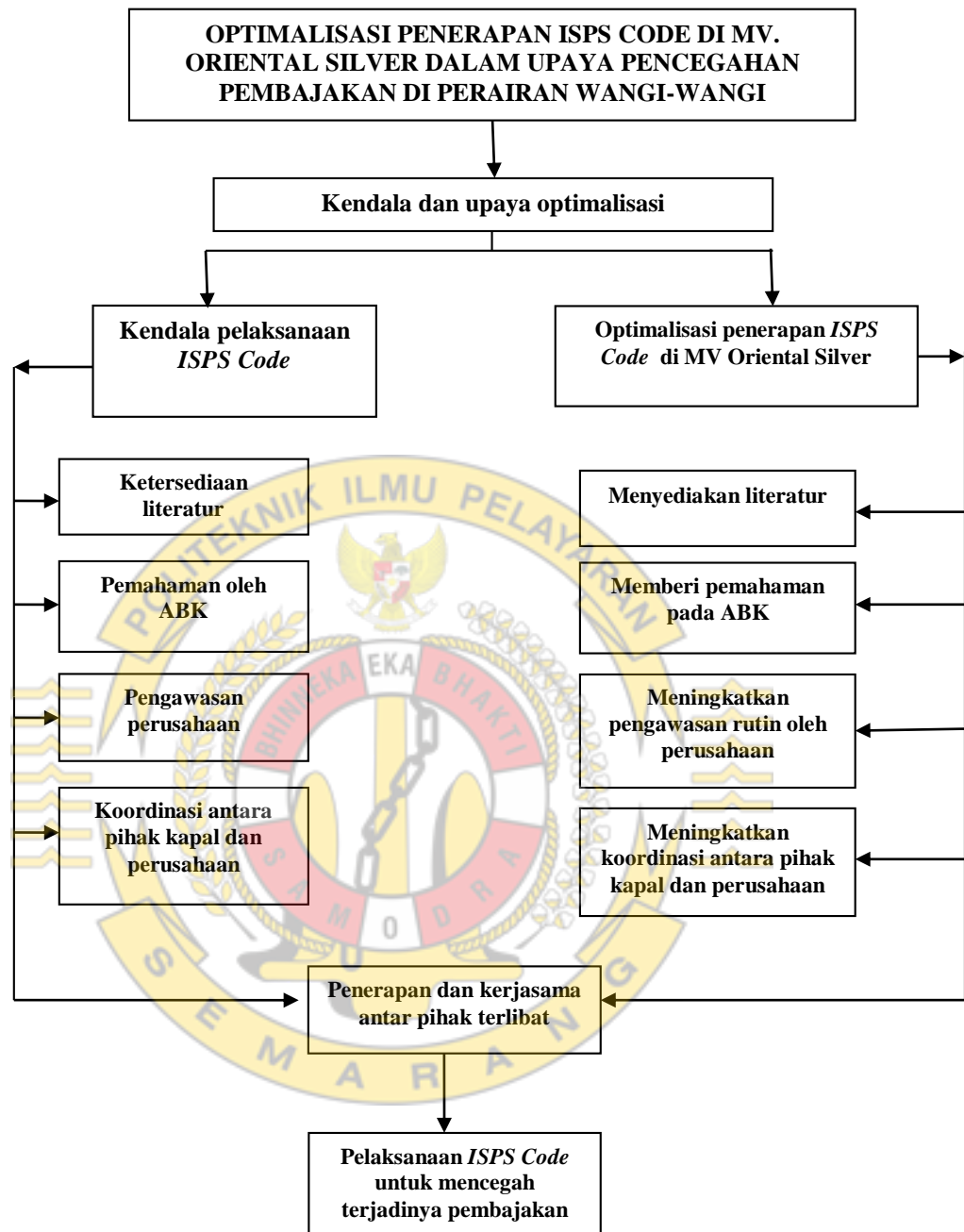
Dalam tabel tersebut dijelaskan terdapat 4 penelitian yang berhubungan dengan *ISPS Code* yang dilakukan pada tahun 2017, 2018, dan 2020. Ke-

²⁹ Ferdia, Hernawan, 2018, Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan di atas Kapal MV. KT.02.

empat penelitian tersebut dilakukan oleh Sukma Eden Zulvickar, Azhari Fahmi Syawaludin, Ferdia Hernawan, dan Cosy Anggoro Mukti. Penelitian yang dilakukan oleh Sukma Eden Zulvickar dilaksanakan di MV. Paiton II. Selain itu penelitian yang dilakukan oleh Azhari Fahmi Syawaludin pada tahun 2017 dilakukan di MT. Serang Jaya/P.3011. Selain kedua penelitian tersebut terdapat pula penelitian yang dilakukan oleh Ferdia Hernawan pada tahun 2018 yang dilakukan di MV. KT 02. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dalam karya tulis ilmiah terapan/skripsi ini dilaksanakan di MV. Oriental Silver.

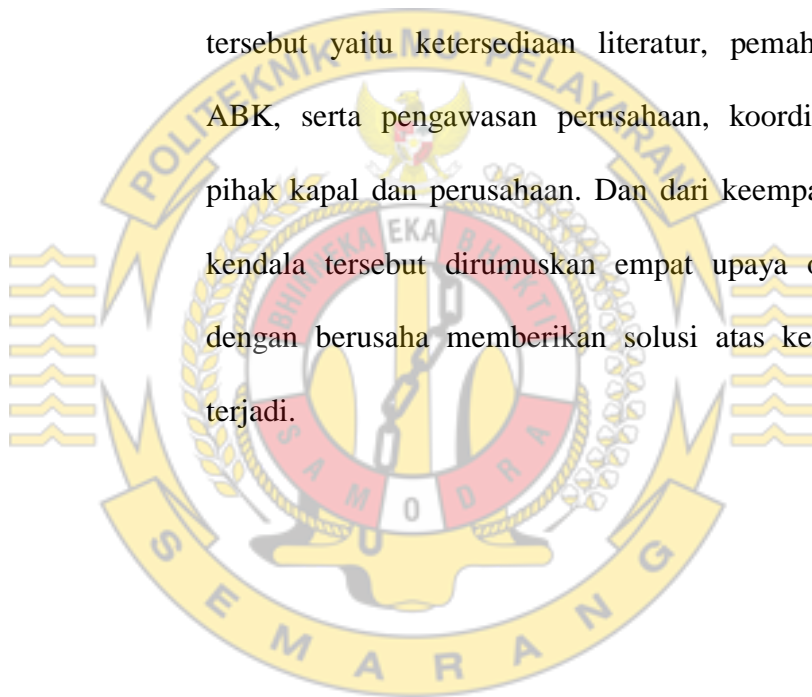
2.2. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah penguasaan materi skripsi tentang optimalisasi penerapan *ISPS Code* di Mv Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di perairan wangi-wangi, peneliti membuat skema sebagai pola kerangka berfikir yang ditunjukkan dalam diagram di bawah ini:



Dalam kerangka tersebut terdiri dari judul yaitu OPTIMALISASI PENERAPAN *ISPS CODE* DI MV. ORIENTAL SILVER DALAM UPAYA PENCEGAHAN PEMBAJAKAN DI PERAIRAN WANGI-WANGI, dari judul tersebut dirumuskan pula dua rumusan masalah,

yaitu: (1) Bagaimana kendala pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi? (2) Bagaimana upaya pengoptimalan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi? Dalam kedua rumusan masalah tersebut dirumuskan empat kendala dan upaya optimalisasi. Ke-empat kendala tersebut yaitu ketersediaan literatur, pemahaman oleh ABK, serta pengawasan perusahaan, koordinasi antara pihak kapal dan perusahaan. Dan dari keempat ke-empat kendala tersebut dirumuskan empat upaya optimalisasi dengan berusaha memberikan solusi atas kendala yang terjadi.



BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Penerapan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi masih belum optimal. Dalam penelitian ini terdapat dua rumusan masalah yaitu bagaimana kendala pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-Wangi dan bagaimana upaya pengoptimalan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-Wangi.

5.1.1. Kendala pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-Wangi antara lain:

5.1.1.1. Kurangnya literatur yang berhubungan dengan *ISPS Code* terutama yang berhubungan dengan pencegahan pembajakan.

5.1.1.2. Kurangnya pemahaman ABK terhadap *ISPS Code*.

5.1.1.3. Kurangnya pemahaman ABK *deck* terhadap prosedur komunikasi apabila terjadi insiden darurat terutama pembajakan.

5.1.1.4. Kurangnya pengawasan perusahaan dalam pelaksanaan *drill* atau latihan darurat peran pembajakan.

5.1.2. Optimalisasi *ISPS Code* di MV. Oriental Silver dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-Wangi antara lain:

5.1.2.1. Menambahkan literatur yang berhubungan dengan *ISPS Code* dan pencegahan pembajakan.

5.1.2.2. Meningkatkan pemahaman ABK terhadap *ISPS Code*.

5.1.2.3. Menambahkan pemahaman ABK *deck* terhadap prosedur komunikasi apabila terjadi insiden darurat terutama pembajakan.

5.1.2.4. Mengoptimalkan pengawasan perusahaan dalam pelaksanaan *drill* atau latihan darurat peran pembajakan.

5.2 Saran

Pelaksanaan pencegahan pembajakan ketika melewati perairan yang beresiko terjadi insiden pembajakan merupakan hal yang harus diperhatikan. Dalam pelaksanaan pencegahan pembajakan dapat dirujuk kepada *ISPS Code* dalam *SOLAS 1974 BAB XI-2*. Selain itu peneliti menambahkan saran untuk mengoptimalkan pelaksanaan *ISPS Code* diantaranya:

5.2.1. Terdapat beberapa kendala yang menyebabkan penerapan *ISPS Code* tidak optimal. Hal tersebut sebaiknya dilaksanakan tindakan *responsive* dari pihak terkait agar kendala tersebut dapat dihindari.

5.2.2. Upaya pencegahan yang dapat dilakukan untuk menghindari insiden pembajakan diatas kapal sebaiknya dilaksanakan. Upaya pencegahan tersebut dapat dilaksanakan dengan *drill* secara berkala, pengawasan yang efektif serta pemberian *training* atau sosialisasi kepada anak buah kapal tentang pencegahan pembajakan.

DAFTAR PUSTAKA

Beritatrans.com, 2017, *Kapal Tanto Sakti II Dirampok Bajak Laut, ABK Dipukuli dan Harta Dirampas*, <https://beritatrans.com/2017/08/30/kapal-tanto-sakti-ii-dirampok-bajak-laut-abk-dipukuli-harta-dirampas/>

Depdikbud, 2002, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka.

Dr. Ir. Sugeng Hari Wisudo, M. S, 2014, *Modul 1- Universitas Terbuka Repository*.

Zaenal29caaip, 2016, *Bajak Laut di Perairan Asia Tenggara*.
https://www.emaritim.com/2016/04/bajak-laut-di-perairan-asia-tenggara_4.html?m=1

Embarkment, A, 2003a, *ISPS Code 2003*, IMO Publisier.

Embarkment, A, 2003b, *ISPS Code 2003 edition* (2003rd ed., Arkle Print, Ltd.

Hermawan, F, 2018, *Penerapan SSAS Guna Mengatasi Perompakan diatas Kapal MV. KT.02*.

Ilo.org, n.d. *Merchant Shipping(STCW Convention 2010) Regulations-ILO*,
<http://ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/102724/124294/F1667445609/TUV102724.pdf>

IMO.org, 1977, *IMO-COLREGS*.
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>

International Maritime Organisation, 1972, *COLREGs - International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization -Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*.

Jurnal, M. 2020, *Keamanan Maritim Asia Tenggara 2019-ReCCAP ISC:Selat Singapura Paling Rawan*. <https://jurnalmaritim.com/keamanan-maritim-asia-tenggara-2019-reccap-isc-selat-singapura-paling-rawan>

Jurnalmaritim.com, 2017, *Sekilas Tentang ISPS Code*,
<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>.

Komunikasi, B. 2018, *Menko Maritim Luncurkan Data Rujukan Wilayah Kelautan Indonesia*. <https://maritim.go.id/menko-maritim-luncurkan-data-rujukan-wilayah-kelautan-indonesia/>

- Pena, T. P. 2015, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gita Media Press.
- Peraturan.go.id, n.d. *Berita Negara Republik Indonesia- Ditjen PP*.
<http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/arsip/bn/2016/bn1638-2016.pdf>
- Salim, P. S. dan Y. 2002, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*. Modern English Press.
- Sringoringo, H. 2005, *Linear, Pemrograman;Seri Teknik Riset Operasi*. Graha Ilmu.
- Sugiyono, P. D, 2017, *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Surbakti, T, 2016, *Maritime News*. <http://maritimnews.com/2016/02/review-fenomena-armed-robbery-dan-piracy/>
- Syawaludin, A. F, 2017, *Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di Kapal MT.Serang Jaya/P.3011*.
- Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008, UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. *The Visual Computer*, 24(3), p.155–172.
- Zain, B. dan S. M, 2010, *Efektifitas Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.
- Zulfikar, S. E. 2017, *Implementasi ISPS Code di MV. Paiton II*.

Lampiran 1 Crew List

PT. PELNUS : SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
SURABAYA
DAFTAR AWAK KAPAL
(CREW LIST)

NAMA KAPAL : KM. ORIENTAL SILVER / P O S C
BENDERA : INDONESIA
DAERAH PELAYARAN : KAWASAN INDONESIA
NAMA NAKHODA : CAPT. SUTOPO YUWONO

ISI KOTOR / KW : 13 456 GT / 9634 KW
JENIS KAPAL : KONTAINER

NO	NAMA AWAK KAPAL	JABATAN	PERJANJIAN KERJA (NOMOR)	PERSYARATAN PENGAWAKAN KAPAL			B S T (NOMOR)
				BUKU PELAUT NOMOR	BERLAKU TINGKAT	SERTIFIKAT KEAHILIAN NOMOR	
01.	CAPT. SUTOPO YUWONO	NAKHODA	N0 PK 305799/PKL SBA/III/2016	D 061275	30-03-2020	ANT I	6200081461010715
02.	MAD KAINI	MUALIM I	N0 8449/PKL SBA/II/2014	C 072765	07-07-2019	ANT II	6200521998010315
03.	ARDIANSYAH	MUALIM II	N0 5937/PKL SBA/III/2018	D 024446	27-11-2019	ANT II	6201003490011114
04.	IKHSAN NUR S	MUALIM III	N0 1684/PKL SBA/II/2018	B 077762	06-04-2020	ANT III	6201356336010416
05.	CANDRA PRIYATNO	MARKONIS	N0 PK 3058664/UPP-BIN-2017	B 066785	16-10-2019	SRE-II	6201354372010517
06.	RUDI MARIANTO	KKM	N0 5938/PKL SBA/III/2018	E 105328	18-08-2019	ATT I	6200065916010316
07.	HERU PRISDIANTORO	MASINIS II	N0 7253/PKL SBA/III/2018	F 131642	14-05-2021	ATT I	6200016555010317
08.	RAHMAN BASIR	MASINIS III	N0 PK 3081135/II/SYB TPK	B 075670	31-05-2020	ATT III	6200419134011115
09.	PURWO BAGUS W	MASINIS IV	N0 196/PKL SBA/II/2018	C 061918	09-06-2019	ATT III	6202115975010317
10.	SUNARIS	MASINIS V	N0 2601/PKL SBA/III/2017	C 040533	05-02-2019	ATT-V	6200016555010317
11.	AGUS MAWARDI	ELECTRICIEN	N0 7252/PKL SBA/III/2018	E 137618	04-01-2020	BST	6201326249010517
12.	ASRULLAH ABDULLAH	SERANG	N0 3244/PKL SBA/II/2018	D 078373	03-08-2020	ABLE	6200489101010417
13.	WAHYU HADI PURWANTO	JURUMUDI	N0 7727/PKL SBA/X/2017	F 032022	06-07-2020	ABLE	6200598339010316
14.	FEBRIYANTO	JURUMUDI	N0 5279/PKL SBA/V/2018	A 065282	04-10-2019	ABLE	6201392356013017
15.	PAULUS TENA HAMA L	MANDOR MESIN	N0 5340/PKL SBA/VI/2018	C 054108	09-04-2019	ABLE	6200351724010115
16.	SYAM ADE WAHYU S	JURU MINYAK	N0 1090/PKL SBA/III/2018	F 009158	20-05-2020	ABLE	6201507882010517
17.	ARSYAD BIN NASIR	JURU MINYAK	N0 1072/PKL SBA/II/2018	F 016156	02-06-2020	ABLE	6200598120011115
18.	ABDUL CHODIR	JURU MINYAK	N0 7249/PKL SBA/III/2018	F 015559	09-03-2020	ABLE	6201551956010515
19.	AINUN ADIL	JURU MINYAK	N0 8746/PKL SBA/XI/2017	B 031885	08-01-2020	ABLE	6201473018010517
20.	RAHMAD MUBAROK	JURU MASAK	N0 5936/PKL SBA/VI/2018	F 054774	04-09-2020	BST	6201569262010517
21.	MOCH ERY SUBHI	PELAYAN	N0 7250/PKL SBA/III/2018	E 069984	14-03-2019	BST	6211571216010516
22.	COSY ANGGORO MUKTI	CADET DECK	SPIL/SPM/2018/08/0251	F 120661	16-06-2021	BST	6211755513010317

Catatan :

- Kapal dari Surabaya
- Jumlah awak kapal termasuk nakhoda 22 Orang
- Tujuan selanjutnya Ambon

DISYAHKAN OLEH :
MENGETAHUI :
PERUSAHAAN PELAYARAN
NAKHODA

MAKASSAR, 01 SEPTEMBER 2018



Lampiran 2
Gambar MV. Oriental Silver



Lapiran 3
Gambar peta Sulawesi Tenggara



Lampiran 4

Gambar Ilustrasi Pembajakan kapal beserta tindakan pencegahan dengan menyembprotkan air dari *Hydrant* dan foto bukti berita pembajakan MV. Tanto Sakti 2



Sunanti Ami sedih 😞
11 jam • 🌐

HARI INI

Capt SUJARMAN

Mohon perhatian untuk seluruh kapal yang berlayar ke timur, tadi malam pukul 21.30 It telah terjadi **perampokan di km. Tanto Sakti2** barang barang yang diambil gaji seluruh karyawan 1 bulan yang baru diterima di Makassar, Handphone, Laptop, dan barang berharga abk kapal, alat komunikasi Radio kabel di potong semua. **Posisi terjadi perampokan di sekitar perairan Wangi wangi.** Semua Abk kpl dipukul oleh perompak *Di beritahukan kpn kapal kapal yang mendekati atau berlayar di Area tersebut harap hati2 & waspada. Atas Perhatian nya Terima Kasih

10:10

👍👎👤 41

16 Komentar • 17 Kali Dibagikan

Lampiran 5

Gambar crew MV. Oriental Silver saat melaksanakan drill



Lampiran 6

Crew MV. Oriental Silver berfoto setelah melaksanakan *drill*



Lampiran 7

Program pelaksanaan latihan dan catatan latihan

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

D.8
N.16

 EM.1
 Revisi: 2, 01/17
 Hal. 1/4

PROGRAM PELAKSANAAN LATIHAN DAN CATATAN LATIHAN

(kirim ke kantor tiap Januari & Juli)

Nama Kapal : KM. ORIENTAL SILVER

Laporan Bulan : Juli - Desember (30 Des 2018)

Tahun : 2018

No.	Pelatihan / Latihan Mandatori	Periode	Form ID	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agust	Sept	Okt	Nov	Des
Tanggal pelaksanaan pelatihan															
1.	Latihan peran sekoci	TWL	EM.3			26			24			26			24
a.	Sekoci/ Sekoci freefall di air**					26			24			26			24
b.	Rescue boat***					26			24			26			24
2.	Latihan peran meninggalkan kapal	BLN	EM.2 & EM.3	27	26	26	26	26	24	23	25	26	24	21	24
3.	Latihan peragaan peralatan keselamatan	BLN	EM.3	27	26	26	26	26	24	23	25	26	24	21	24
4.	Latihan peran pemadam kebakaran (bersamaan dengan tes pompa kebakaran) - (Pilih daftar dibawah ini)	BLN	EM.2 & EM.3												
a.	Kebakaran di akomodasi			27						23					
b.	Kebakaran di palka / dek / tanki			27						23					
c.	Kebakaran di ruang penyimpanan cat				26						25				
d.	Kebakaran di dapur				26						25				
e.	Kebakaran di ruang pompa (jika ada)					26						26			

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

D.8
N.16

 EM.1
 Revisi: 2, 01/17
 Hal. 2/4

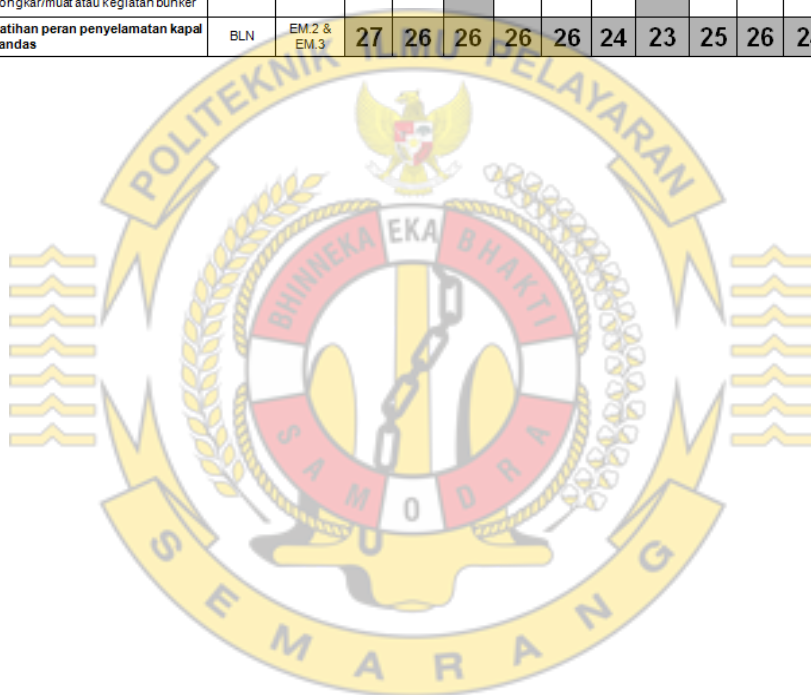
PROGRAM PELAKSANAAN LATIHAN DAN CATATAN LATIHAN

(kirim ke kantor tiap Januari & Juli)

f.	Ledakan				26						26				
g.	Kebakaran di boiler				26							24			
h.	Kebakaran di generator				26							24			
i.	Kebakaran di Ruang Purifier					26							21		
j.	Kebakaran di ruang scavenge					26							21		
k.	Kebakaran di Got kamar mesin						24							24	
l.	Kebakaran di Exhaust Gas Economizer						24							24	
5.	Latihan kemudi darurat	TWL	EM.2 & EM.3		26		24			26				24	
6.	Latihan peran kerusakan motor induk	TWL	EM.2 & EM.3		26		24			26				24	
7.	Latihan peran kerusakan generator listrik	TWL	EM.2 & EM.3		26		24			26				24	
8.	Latihan tes beban Emergency Generator	TWL	EM.3		26		24			26				24	

PROGRAM PELAKSANAAN LATIHAN DAN CATATAN LATIHAN
(kirim ke kantor tiap Januari & Juli)

No.	Pelatihan / Latihan Mandatori	Periode	Form ID	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agust	Sept	Okt	Nov	Des
				Tanggal pelaksanaan pelatihan											
9.	Latihan penyelamatan orang jatuh ke laut dan penanggulangannya	TWL	EM.2 & EM.3		26			26			25			21	
10.	Latihan peran memasuki ruang tertutup	DWL	EM.3		26		26		24		25		24		24
11.	Latihan peran pencegahan & Penanggulangan tumpahan minyak - (Pilih daftar dibawah ini)	BLN	EM.2 & EM.3												
a.	SOPEP – Tumpahan minyak saat bunker			27				26				26			
b.	Kebocoran sistem Hydraulic di dek				26				24				24		
c.	Selang pecah dan cargo overflow					26				23				21	
d.	Muatan bocor ke tanki Ballast						26				25				24
e.	Pergerakan kapal menjauh dari dermaga selama kegiatan bongkar/muat atau kegiatan bunker					26				23				21	
12.	Latihan peran penyelamatan kapal kandas	BLN	EM.2 & EM.3	27	26	26	26	26	24	23	25	26	24	21	24



Lampiran 8

Gambar peneliti saat melaksanakan wawancara dengan salah satu anak buah kapal



Lampiran 10

Hasil wawancara

DAFTAR WAWANCARA

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode pengumpulan data dengan metode observasi dan wawancara. Wawancara dilakukan kepada delapan narasumber.

Narasumber 1 : *Capt. Supandji*

Jabatan : Master

Peneliti : Selamat pagi, *Capt. Supandji*. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Internasional Ship and Port Facility Security Code yang berisi tentang langkah-langkah keamanan diatas kapal.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya disebabkan karena kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang *ISPS Code*. Selain itu juga mungkin karena buku-buku diatas kapal ditulis dalam bahasa asing sehingga beberapa anak buah kapal kurang memahami apa yang ditulis di buku itu. Apalagi habis kerja harian yang sehari lebih dari 10-12 jam pasti capek lebih pilih di pakai untuk istirahat. Ada juga yang disebabkan kurangnya pengalaman di kapal terutama dalam latihan peran keadaan darurat.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi sebagai perairan yang pernah terjadi insiden perompakan?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah mematikan AIS ketika melewati daerah yang rawan terjadi tindak pembajakan seperti Perairan Wangi-Wangi. Selain itu juga perwira yang berdinis jaga dianjungan wajib melakukan pengamatan dengan cermat.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini terutama pada saat melewati Perairan Wangi-Wangi?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan karena pada umumnya jarang terjadi pembajakan selain itu juga terdapat latihan-latihan lain yang sudah dijadwalkan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan adalah perwira radio namun bila perwira radio tidak ada bisa digantikan perwira *deck* yang lain.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Setiap Bulan Juli dan Januari kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

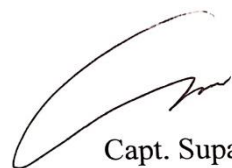
Narasumber : Untuk pelaporan bisa melalui GMDSS atau radio telekomunikasi lain yang biasa digunakan untuk langkah-langkahnya bisa dilihat di anjungan.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan menambahkan wawasan kepada anak buah, selain itu bisa juga dengan melakukan latihan peran pembajakan dan *training* di atas kapal, atau bisa juga untuk ditambah tulisan-tulisan di tempel di dinding yang isinya langkah-langkah untuk laporan ke stasiun-stasiun buat jaga-jaga seandainya ada tindakan darurat, sudah bisa melakukan laporan. Bisa juga menambah buku-buku yang sudah di *translate* ke bahasa Indonesia.

Peneliti : Baik, terimakasih Capt. Supandji atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

12 Januari 2019



Capt. Supandji

(Nahkoda)

Narasumber 2 : Chief. Mochamad Jacfar

Jabatan : Mualim 1/*Chief Officer*

Peneliti : Selamat pagi, Chief Jachfar. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang Chief Jachfar ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah suatu code yang berisi tentang aturan dan langkah-langkah keamanan diatas kapal.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* pada umumnya disebabkan karena kurangnya pengalaman dan pengetahuan *crew* karena jarang latihan mungkin juga karena masih baru di dunia pelayaran. Mungkin juga karena jarang membaca buku-buku di anjungan. Apalagi jika tentang pembajakan seingat saya hanya dua buku: *SOLAS* dan *ISPS*.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi karena pernah terjadi insiden perompakan?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah perwira yang berdinas jaga dianjungan wajib melakukan pengamatan dengan cermat. Bila kondisi sedang rawan atau biasa disebut *maritime security level 3* tambah pengawasan ketat sesuai prosedur yang berlaku.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini terutama pada saat melewati Perairan Wangi-Wangi?

Narasumber : *Drill* peran pembajakan diatas kapal biasanya dilakukan bila ada perintah dari perusahaan. Untuk sementara *drill* yang dilakukan ada dua belas latihan tidak termasuk pencegahan pembajakan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertanggungjawab melaksanakan laporan radio ya perwira radio tapi ada juga yang dilaporkan mualim jaga untuk kapal yang tidak ada perwira radionya.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Perusahaan memantau latihan di kapal dengan laporan yang di kirim setiap satu semester.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

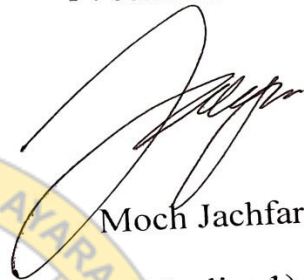
Narasumber : Untuk prosedur pelaporan bisa menggunakan radio GMDSS atau VHF.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan menambahkan wawasan dan pengetahuan kepada anak buah, selain itu bisa juga dengan menggunakan waktu luang untuk membaca buku referensi yang ada di kapal.

Peneliti : Baik, terimakasih Chief Jachfar atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

14 Januari 2019



Moch Jachfar

(Mualim 1)



Narasumber 3 : Ardiansyah

Jabatan : Mualim 2

Peneliti : Selamat pagi, *Second*. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang *Second* ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Internasional Ship and Port Facility Security Code yang berisi tentang langkah-langkah keamanan diatas kapal. *ISPS Code* merupakan bagian dari *SOLAS* 1974.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* pada umumnya karena anak buah kapal jarang mengikuti latihan peran keadaan darurat.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi yang pernah terjadi insiden perompakan?

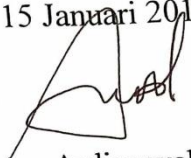
Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan adalah melaksanakan pengamatan dengan cermat baik dengan mata telanjang maupun dengan peralatan yang tersedia selain itu juga menyalakan radar pada malam hari agar dapat mengetahui apabila ada perahu yang mendekat.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan namun untuk peran keadaan darurat yang lain.

- Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?
- Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan adalah perwira radio namun bisa digantikan perwira *deck* yang lain.
- Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?
- Narasumber : Setiap Bulan Juli dan Januari kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal.
- Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?
- Narasumber : Untuk prosedur pelaporan bisa menggunakan radio GMDSS atau VHF.
- Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?
- Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan melakukan latihan diatas kapal, selain itu bisa juga dilakukan dengan menambah referensi-referensi di kapal agar bisa dibaca *crew* saat waktu luang.
- Peneliti : Baik, terimakasih Second Ardiansyah atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

15 Januari 2019



Ardiansyah

(Mualim 2)

Narasumber 4: M. Firmansyah Bay Haqi

Jabatan : Mualim 3

Peneliti : Selamat pagi, *Third*. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang *third* ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Internasional Ship and Port Facility Security Code yang berisi tentang langkah-langkah keamanan diatas kapal dan pelabuhan.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya disebabkan karena kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang *ISPS Code*. Selain itu juga mungkin karena buku-buku diatas kapal ditulis dalam bahasa asing sehingga beberapa anak buah kapal kurang memahami apa yang ditulis di buku itu. Ada juga yang disebabkan kurangnya pengalaman di kapal terutama dalam latihan peran keadaan darurat.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah mematikan AIS ketika melewati daerah yang rawan terjadi tindak pembajakan seperti Perairan Wangi-Wangi. Selain itu juga

perwira yang berdinastis jaga dianjungan wajib melakukan pengamatan dengan cermat.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan karena pada umumnya jarang terjadi pembajakan selain itu juga terdapat latihan-latihan lain yang sudah dijadwalkan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan adalah perwira radio namun bila perwira radio tidak ada bisa digantikan perwira *deck* yang lain.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Setiap Bulan Juli dan Januari kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan di atas kapal.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

Narasumber : Untuk prosedur pelaporan bisa menggunakan siaran GMDSS atau VHF.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan menambahkan wawasan kepada anak buah, selain itu bisa juga

dengan melakukan latihan peran pembajakan dan *training* di atas kapal, atau bisa juga untuk ditambah tulisan-tulisan di tempel di dinding yang isinya langkah-langkah untuk laporan ke stasiun-stasiun radio yang berwenang.

Peneliti : Baik, terimakasih *third* atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.



Narasumber 5 : Wahyu Hadi Purwanto

Jabatan : *Boatswain*

Peneliti : Selamat siang, *Bosun*. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang bosun ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Code yang mengatur tentang langkah keamanan di kapal dan saat sandar di pelabuhan.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya karena kurang mendapat *training* tentang hal ini mungkin juga karena jarang dilakukan di kapal.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi?


Narasumber : Langkah-langkah biasanya ya melakukan pengamatan yang tidak jaga dianjungan biasanya *stand by* radio.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan tapi untuk peran keadaan yang lain seperti kebakaran, MOB masih berjalan.

- Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?
- Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan itu *spark*.
- Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?
- Narasumber : Setiap enam bulan kapal wajib lapork pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal ke perusahaan.
- Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?
- Narasumber : Untuk prosedur saya kurang paham karena biasanya dilakukan perwira.
- Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?
- Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan menambahkan *training* bisa juga dengan latihan di kapal.
- Peneliti : Baik, terimakasih bosun atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

17 Maret 2019



Wahyu Hadi P

(Serang)

Narasumber 6 : Paulus Tenahama Lelaona

Jabatan : Juru Mudi

Peneliti : Selamat pagi, Pak Paul. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang *third* ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Internasional Ship and Port Facility Security Code.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya disebabkan karena kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang *ISPS Code*.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah mematikan AIS ketika melewati Wangi-Wangi.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan itu markonis.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Setahu saya kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal setiap dua kali setahun.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

Narasumber : Untuk laporan saya belum memahami karena yang biasanya laporan perwira.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan melakukan *trainning* atau latihan di kapal.

Peneliti : Baik, terimakasih Pak Paul atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

18 Maret 2019



Paulus Tenahama L.

(Juru mudi)

Narasumber 7 : Febriyanto

Jabatan : Juru Mudi

Peneliti : Selamat pagi, Mas Febri. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang anda ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Internasional Ship and Port Facility Security Code untuk melakukan penjagaan kapal.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya disebabkan karena kurangnya pemahaman anak buah kapal tentang *ISPS Code*.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah mematikan AIS ketika melewati Wangi-Wangi.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama ini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan itu adalah markonis.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Setahu saya kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal setiap dua kali setahun kalau tidak salah.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

Narasumber : Untuk laporan saya belum memahami karena yang biasanya laporan itu perwira.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan melakukan *trainning* atau latihan di kapal.

Peneliti : Baik, terimakasih Mas Febri atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan.

23 Maret 2019



Febriyanto

(Juru mudi)

Narasumber 8 : Iswan Bambang H.

Jabatan : Juru Mudi

Peneliti : Selamat sore, Pak Iswan. Mohon izin untuk melaksanakan wawancara terkait pelaksanaan ISPS Code di MV. Oriental Silver. Apa yang anda ketahui tentang *ISPS Code*?

Narasumber : *ISPS Code* adalah Code untuk melakukan penjagaan keamanan kapal.

Peneliti : Apakah terdapat kendala pelaksanaan *ISPS Code* di kapal ini ?

Narasumber : Kendala pelaksanaan *ISPS Code* biasanya disebabkan karena kurangnya pengalaman.

Peneliti : Dalam *ISPS Code* terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan, bagaimana langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pencegahan pembajakan di Perairan Wangi-wangi?

Narasumber : Langkah-langkah yang dilakukan dalam upaya pembajakan adalah mematikan AIS ketika melewati Wangi-Wangi.

Peneliti : Bagaimana pelaksanaan *drill* peran pencegahan pembajakan di kapal ini?

Narasumber : Selama saya berlayar di sini belum dilaksanakan peran pencegahan pembajakan.

Peneliti : Apabila terjadi pembajakan, siapa yang bertugas melaksanakan laporan kepada stasiun radio maupun pihak perusahaan?

Narasumber : Yang bertugas melakukan laporan itu adalah pak markonis.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang dilakukan perusahaan dalam pengawasan pelaksanaan *drill* atau latihan di atas kapal?

Narasumber : Setahu saya kapal wajib melaporkan pelaksanaan latihan atau *drill* yang dilaksanakan diatas kapal setiap dua kali setahun.

Peneliti : Bagaimanakah prosedur pelaporan terjadinya insiden pembajakan?

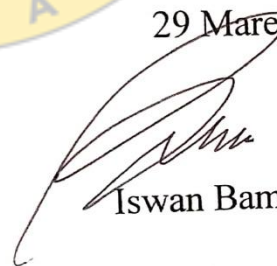
Narasumber : Untuk laporan saya belum memahami karena yang biasanya laporan itu perwira di anjungan.

Peneliti : Langkah-langkah apa yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan *ISPS Code* di kapal ?

Narasumber : Langkah-langkah yang dapat dilakukan bisa dengan melakukan *trainning* atau latihan di kapal.

Peneliti : Baik, terimakasih Pak Iswan atas informasinya tentang *ISPS Code* dan peran pencegahan pembajakan

29 Maret 2019



Iswan Bambang H.

(Juru mudi)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Cosy Anggoro Mukti
2. Tempat / Tanggal Lahir : Klaten, 5 Agustus 1997
3. NIT : 531611106026N
4. Alamat Asal : Krogowetan, RT/RW 02/05, Sabrang, Delanggu, Klaten
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-laki
7. Golongan Darah : A
8. Nama Orangtua
 - Ayah : Bambang Mulyono
 - Ibu : Waldiyem
9. Alamat Orangtua : Krogowetan, RT/RW 02/05, Sabrang, Delanggu, Klaten
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDN 1 Delanggu, Klaten (2003-2009)
 - b. SMP : SMPN 4 Delanggu, Klaten (2009-2012)
 - c. SMA : SMAN 1 Karanganom, Klaten (2012-2015)
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2016-2020)
11. Pengalaman Berlayar (Prala)
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Salam Pacific Indonesia Lines
 - b. Nama Kapal : Oriental Silver (Jakarta)
 - c. Masa Layar : 14 Agustus 2018 – 16 Agustus 2019